

Stadt Braunschweig

TOP

Der Oberbürgermeister FB Tiefbau und Verkehr 66.24	<i>Drucksache</i> 11068/07	<i>Datum</i> 22. Febr. 07
--	-------------------------------	------------------------------

Vorlage

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzung</i>			<i>Beschluss</i>			
	<i>Tag</i>	<i>Ö</i>	<i>N</i>	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert	pas- siert
Stadtbezirksrat 323 Wenden-Thune-Harxbüttel	1. März 07	X					
Stadtbezirksrat 132 Viewegs Garten-Bebelhof	6. März 07	X					
Stadtbezirksrat 211 Stöckheim-Leiferde	6. März 07	X					
Stadtbezirksrat 224 Rünigen	6. März 07	X					
Stadtbezirksrat 112 Bienrode-Waggum- Bevenrode	7. März 07	X					
Stadtbezirksrat 332 Schunteraue	7. März 07	X					
Stadtbezirksrat 111 Wabe-Schunter	7. März 07	X					
Stadtbezirksrat 331 Nordstadt	13. März 07	X					
Planungs- und Umweltausschuss	14. März 07	X					
Verwaltungsausschuss	20. März 07		X				

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen Fachbereich 61, Fachbereich 67	Beteiligung des Referates 0140 <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei n	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats 111, 112, 211, 132, 224, 323, 331, 332 <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschlag/Anreg.d.StBzR <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
--	---	---	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig Grundsatzbeschluss über die Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet

"Der Planung wird nach Maßgabe der in der Begründung aufgeführten Forderungen, Wünsche und Hinweise grundsätzlich zugestimmt."

1. Derzeitige Situation

Nachdem im Dezember 2005 alle betroffenen Gebietskörperschaften die Finanzierungsvereinbarung für die RSB mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) unterschrieben haben und damit der Eigenanteil zur Verfügung steht, soll jetzt beim Bund die Anhebung des Projektes RSB in die Kategorie A (Vorhaben endgültig in die Förderung aufgenommen) beantragt werden.

Dazu ist eine genaue Kostenermittlung erforderlich, um auf dieser Basis den Nachweis führen zu können, dass die Kostenangaben, die in die volkswirtschaftliche Nutzen-/Kosten-Analyse eingegangen sind, einer detaillierten Überprüfung standhalten.

Nachdem die Ortsdurchführung Braunschweigs zwischen Nahverkehrsbahnhof und Nordbahnhof auf den Gleisen der Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG) bereits sehr frühzeitig beplant wurde und in der Zwischenzeit erste Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden sind, ist die Situation im Bereich der von der RSB befahrenen Bahnstrecken, zumindest zeitlich, eine grundsätzlich andere. Erst nach dem Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB AG war der Vorhabenträger, der ZGB, in der Lage, einvernehmlich mit der DB AG ein Büro auszuwählen, das die vorliegenden Vorplanungen konkretisiert und das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Das Büro konnte erst im Spätherbst 2006 für die gesamten Gleisanlagen in der Region, die von der RSB befahren werden sollen, die Planungen aufnehmen. Aus diesem Grund ist es im Interesse der Einhaltung des Gesamtzeitplanes der RSB erforderlich, auf der Basis der jetzt vorliegenden Pläne einen Grundsatzbeschluss zu fassen, damit auf Basis dieses Beschlusses die Kosten ermittelt werden können und das Projekt RSB weiter vorangetrieben werden kann.

2. Beschlusslage

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 13. Juli 1999 den nachfolgenden Beschluss gefasst:

1. Die zur Realisierung der RegioStadtBahn erforderlichen Vorkehrungen - vor allem in den Planungsbereichen Hamburger Straße sowie Bohlweg-Stobenstraße-Auguststraße-John-F.-Kennedy-Platz - sind schnellstmöglich voranzutreiben. Die Ergebnisse sind den Ratsgremien vorzulegen.
2. Über einen städtischen Anteil an der Finanzierung des Projektes wird zu gegebener Zeit entschieden.

Im Rahmen dieser Beschlussvorlage wurde dem Konzept der RSB und der Linienführung auf den Bahngleisen in der Stadt Braunschweig zugestimmt. Nicht Gegenstand der Beratung waren seinerzeit Pläne, in welcher Weise dies konkret hätte aussehen können. Diese Detaillierung der Planungen liegt jetzt vor und ist Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage.

3. Planungsstand

Die RSB im Stadtgebiet Braunschweig wird auf folgenden Bahnstrecken verkehren:

Von Süden kommend aus Richtung Wolfenbüttel und aus Richtung Salzgitter werden zwei Bahnstrecken im Bereich Leiferde zu einer Strecke zusammengeführt, die ab hier zweigleisig bis zum Hauptbahnhof Braunschweig verläuft. Hier werden die Bahnanlagen in die Stadtbahngleise überführt, sodass die Fahrzeuge der RSB zwischen dem Nahverkehrsbahnhof und der Hamburger Straße auf den Gleisen der BSVAG (Drei-Schienen-Gleis) verkehren werden. An der Hamburger Straße wird im Bereich der hier querenden vorhandenen eingleisigen Bahnanlage eine zweigleisige Bahnanlage errichtet, sodass ab diesem Punkt die RSB-Fahrzeuge wieder als Eisenbahnfahrzeuge auf Bahngleisen Richtung Norden verkehren werden.

Im weiteren Verlauf dieser Trasse folgen der Haltepunkt Nordbahnhof, die Querung des Bienroder Weges/Bültenweges, der Haltepunkt Beethovenstraße, der Haltepunkt Pepperstieg im Bereich Querum, der Haltepunkt Forststraße am Steinriedendamm, der Haltepunkt Kralenriede im Bereich Bastholz, der Haltepunkt Bienrode im Bereich der Waggumer Straße und der Haltepunkt Wenden am alten Bahnhof Wenden-Bechtsbüttel. Im weiteren Verlauf der Trasse Richtung Gifhorn wird dann im Bereich des Kanals die Stadtgrenze Braunschweigs erreicht. (siehe Übersichtsplan)

Zu einer Nutzung dieser aufgezeigten Trasse für die RSB gibt es keine Alternative. Es gibt im Zuge der Bahntrassen eine Reihe von bahntechnischen Notwendigkeiten, um die Bahnsicherung auf einen genehmigungsfähigen Ausbauzustand zu bringen. Aufgrund des Betriebskonzeptes der RSB ist an einigen Stellen im nördlichen Bereich der Ausbau der Schienenstrecke auf zwei Gleise erforderlich. Die damit verbundenen bahntechnischen Detaillösungen (Signale, Vorsignale, Hauptsignale, Weichen, weitestgehend Bahnflächen etc.) entwickeln vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Stadt und sind deshalb auch nicht Schwerpunkt dieser Beschlussvorlage. Diese Beschlussvorlage beschäftigt sich hauptsächlich mit den Stellen der RSB-Bahnstrecke, an denen Haltepunkte neu angelegt werden oder bestehende Wege oder Straßen gekreuzt werden, was im Einzelfall ein Umbauerfordernis nach sich ziehen kann.

Bedingt durch die sehr kurzen Bearbeitungszeiten, die dem beauftragten Büro zur Verfügung standen, ist es nicht mehr gelungen, alle Forderungen, Wünsche und Hinweise der Verwaltung auch tatsächlich in die Pläne, die dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügt sind, einzuarbeiten. Aus diesem Grund sind alle aus Sicht der Verwaltung notwendigen bzw. wünschenswerten Ergänzungen oder Veränderungen textlich erläutert und können somit zum Gegenstand des Grundsatzbeschlusses gemacht werden:

An der RSB-Strecke im Eisenbahnbereich werden neue Haltepunkte angelegt, die mit einer standardisierten Haltestellenausstattung versehen werden sollen. Im Detail ist dies der Anlage zu entnehmen. Vorgesehen sind jeweils ein behindertengerechter Zugang, Sehbehindertenleitstreifen, Sitzmöglichkeiten, ein Wetterschutz, Fahrradabstellanlagen, Fahrscheinentwerter, Fahrscheinautomaten, Beleuchtung und Informationseinrichtungen.

Haltepunkte Leiferde

Im Bereich des Ortsteils Leiferde laufen die Bahnstrecke aus Richtung Wolfenbüttel und die Bahnstrecke aus Richtung Salzgitter über Weichenverbindungen zusammen. Als einzig sinnvoller Haltepunkt im Bereich Leiferde soll der historische Standort aufgenommen werden. Bedingt durch diese Lage müssen am Standort Leiferde zwei Haltepunkte jeweils in Richtung und Gegenrichtung angelegt werden. Die vorhandenen Gleisunterquerungen und die noch vorhandenen historischen Zugänge zu den Bahnsteigen sollen weitestgehend genutzt und teilweise wieder ertüchtigt werden. Unmittelbar neben dem Thiedebacher Weg soll eine Rampe entstehen, die mit 6 % Längsneigung ausgebaut wird und somit einen behindertengerechten Zugang aus den Bahnunterführungen zum Thiedebacher Weg und auch zum Bahnsteig Richtung Salzgitter ermöglicht.

Forderungen:

- Die Unterführungen sind sehr dunkel und müssen zur Steigerung der Attraktivität nicht nur besser beleuchtet, sondern auch mindestens durch einen komplett neuen Anstrich attraktiver gestaltet werden.
- Es ist zu prüfen, ob der Zugang zum Thiedebacher Weg zusätzlich zu der Rampe nicht direkt über eine Treppe erfolgen könnte, um nicht mobilitätseingeschränkten Bürgern einen direkten Zugang zu ermöglichen und nicht den Umweg über die lange Rampe oder über die Bahnsteiganlage zum Thiedebacher Weg zu erzwingen.
- Der Wetterschutz sollte an allen Bahnsteigen in Fahrtrichtung gesehen im vorderen Bereich des Bahnsteigs untergebracht werden.

- An den Zugängen zu den Bahnsteigunterführungen sollte sich eine dynamische Fahrgastinformation befinden, die an dieser Stelle darauf hinweist, an welchem der beiden Bahnsteige die nächste Verbindung, z. B. Richtung Braunschweig, zu erwarten ist.
- Die Bahnsteigkante Richtung Wolfenbüttel und die Bahnsteigkante aus Salzgitter Richtung Braunschweig muß behindertengerecht an die Unterführung angeschlossen werden. (Vorgabe BundesGleichstellungsgesetz BGG, die Rampenneigungen des Bestandes und auch des Gesamtzugangs von der Bahnhofstraße aus sind deutlich größer als 6 %).
- Die Fahrradabstellanlagen für die Strecke nach Richtung Wolfenbüttel sollen direkt am Bahnsteigzugang zur Bahnhofstraße untergebracht werden, um gegenseitige Behinderungen der Fahrgäste zu vermeiden.

Haltepunkt Rünigen

Im Bereich der Berkenbuschstraße am vorhandenen Bahnübergang wurde ein Haltepunkt mit jeweils einem Außenbahnsteig je Fahrtrichtung angeordnet. Die fußläufige Erreichbarkeit der Bahnsteigkanten wird niederflurgerecht durch Anschluss an die vorhandenen Nebenanlagen sichergestellt. Es sind Fahrradbügel vorgesehen, die bei erkanntem Bedarf um weitere Fahrradbügel bzw. auch um Fahrradboxen erweitert werden können. Es ist vorgesehen, eine Busverknüpfung einzurichten. Diese soll zunächst durch Halten des Busses am Bordstein jeweils vor dem Bahnübergang erfolgen. Weitere Einrichtungen der Bushaltestelle sind zunächst nicht vorgesehen.

Forderungen:

- Die fußläufige Erreichbarkeit der Bahnsteigkante Richtung Salzgitter/Wolfenbüttel sollte durch Ausbau der bestehenden Nebenanlagen sichergestellt werden. Dies führt zur Erhaltungsmöglichkeit von Baumbestand in diesem Bereich.
- Die Gehwege sollten baulich hergestellt und bis zur vorhandenen Ausbaugrenze des Gehwegs an der Berkenbuschstraße ausgebaut werden.
- Die Fahrradabstellanlage für den Bahnsteig Richtung Braunschweig liegt auf der falschen Seite und sollte dem Bahnsteig direkt zugeordnet werden. Die Zuwegung zu diesem Bahnsteig muss ausreichenden Abstand zur Schrankenanlage haben.
- Der Wetterschutz sollte an jeder Bahnsteigkante im vorderen Bereich des Bahnsteiges angeordnet werden.

Führung der Gleisanlagen im Bereich des Nahverkehrsbahnhofes (Hauptbahnhof)

Im Bereich des Nahverkehrsbahnhofes auf dem Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofes Braunschweig war die Aufgabe zu lösen, eine Verbindung zu den Gleisanlagen der DB zu schaffen, die in diesem Bereich höher, in Dammlage, verlaufen. Die Lösung ist stark eisenbahntechnisch geprägt und alternativlos. Die jetzt vorgeschlagene Lösung wurde in ihren Grundzügen bereits bei der Planung des Nahverkehrsbahnhofes konzipiert und jetzt lediglich weiter ausgeplant. Im Bereich des Nahverkehrsbahnhofes bzw. der Rampe zu den Gleisanlagen der DB (Schnittstelle Eisenbahnverkehr/Stadtbahnverkehr) wird die Umstellung des Antriebs der RSB-Fahrzeuge erfolgen. Im Innenstadtgebiet Braunschweig (im Bereich der BOStrab-Anlagen der BSVAG) wird das RSB-Fahrzeug elektrisch betrieben. Außerhalb dieses Bereiches werden Dieselmotoren modernster Bauart die Fahrzeuge antreiben.

Abzweigung der RSB-Strecke im Bereich der Hamburger Straße

An der Hamburger Straße im Bereich des Pressehauses verläuft die Stadtbahnstrecke im Zuge der Hamburger Straße und zusätzlich wird jetzt für die RSB eine zweigleisige Gleisverbindung Richtung Nordbahnhof erstellt. An dieser Stelle ist der Güterverkehr Richtung Heizkraftwerk zu berücksichtigen, der langfristig nicht verzichtbar ist. Im Bereich der neuen Gleisführung Richtung Nordbahnhof ist ein sogenannter Notbahnsteig eingeplant, der nur genutzt werden soll, wenn die

RSB im Störfungsfall die Innenstadt Braunschweig nicht durchfahren kann. In solchen seltenen Fällen soll die RSB am Notbahnsteig enden, die Fahrgäste aussteigen lassen bzw. aufnehmen, um dann über den vorhandenen Gleiswechsel wieder in Gegenrichtung Richtung Gifhorn ins Netz einsetzen zu können. Der Ausbaustandard dieser nur für solche Störfungsfälle vorgesehenen Haltestelle ist daher auf niedrigstem Niveau (befestigte Fläche auf Höhe der Schienenoberkante) vorgesehen. Unmittelbar im Bereich nach diesem Notbahnsteig liegt die zweite Schnittstelle zwischen Eisenbahnverkehr und Stadtbahnverkehr. Der weitere Verlauf der Strecke in Richtung Gifhorn wird dann wieder als Eisenbahnstrecke (EBO) betrieben.

Hinweis:

Nördlich der RSB-Trasse beabsichtigt die Verwaltung auch weiterhin eine öffentliche Gehwegverbindung planungsrechtlich abzusichern. Eine Verbindung ist derzeit nicht möglich.

Forderungen:

- Es ist sicherzustellen, dass alle Aspekte der beschlossenen Planung Hamburger Straße in die jetzt vorliegende Weiterplanung Richtung Nordbahnhof übernommen werden.

Querung Mittelweg und Haltepunkt Nordbahnhof

Die neue zweigleisige Schienenanlage quert signaltechnisch gesichert mit Halbschranken den Mittelweg. Es folgt der Haltepunkt Nordbahnhof, dessen Außenbahnsteige symmetrisch vor dem Gebäude Nordbahnhof angeordnet sind. Die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgen über den Mittelweg bzw. für die Bahnsteigkante Richtung Gifhorn zusätzlich auch über die Straße Am Nordbahnhof. Die heute vorhandene Querungsmöglichkeit in Verlängerung der Geysostraße ist nicht mehr vorgesehen.

Forderungen:

- Bei dem Gebäude des Nordbahnhofs handelt es sich um ein Baudenkmal, das in besonderer Weise sensiblen Umgang mit dem unmittelbaren Umfeld erfordert. Gegen die symmetrische Anordnung der beiden Bahnsteigkanten vor dem Nordbahnhof bestehen solange keine Bedenken, wie in Bezug auf Wahl der Ausstattungsmaterialien und Ausstattungselemente (- Abstimmung mit der Denkmalpflege zwingend erforderlich -) versucht wird, auf das Baudenkmal adäquat zu reagieren. Ein intensiver Abstimmungsprozess während der Erarbeitung der Ausführungspläne ist zwingend erforderlich.
- Die heute vorhandene Gleisanlage verläuft als Rasengleis durch die in diesem Bereich gestaltete Parkanlage. Es ist aus stadtgestalterischen Gründen zwingend erforderlich, dass der Charakter dieses Grünbereiches auch nach Bau der zweigleisigen RSB-Anlage nicht grundsätzlich verändert wird. Es ist ein Rasengleis vorzusehen und die Eingriffe in den Grünbestand (durch Bau des zweiten Gleises und der zusätzlichen Bahnsteigkante) sind vor Ort auszugleichen.
- Die heute vorhandene Gleisquerung in Verlängerung der Geysostraße ist gut angenommen und notwendig. Sie würde darüber hinaus eine hervorragende Anbindung der Bahnsteigkanten aus dem Bereich Nordstraße/Geysostraße/Ring/Universität darstellen. Ein ersatzloser Verzicht auf diese Gleisquerung wird daher abgelehnt. Es wird angeregt, zur Lösung der eisenbahntechnischen Probleme bei der Beibehaltung des Bahnübergangs zu überprüfen, ob dieser Bereich nicht als Stadtbahnstrecke betrieben werden kann (nach Erkenntnissen der Verwaltung gibt es entsprechende Beispiele aus Bremen). Die alternativ vorgetragene Möglichkeit des Baus einer Unterführung bzw. einer Überführung ist aus Sicht der Nutzer keine befriedigende Lösung und unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verwendung von Investitionsmitteln im Vergleich zu dem geforderten höhengleichen Übergang wie im Bestand sicher kritisch zu betrachten.

- Im Bereich des Mittelweges sollten Fahrradabstellanlagen nicht nur optional vorgesehen werden.
- Der Wetterschutz an der Bahnsteigkante Fahrtrichtung Gifhorn sollte im vorderen Bereich der Bahnsteigkante angeordnet werden.

Vorhandener Bahnübergang Spargelstraße

Im Zuge der Spargelstraße ist eine Überquerung der Gleise durch Nutzung der hier vorhandenen Brücke möglich. Eine aus Sicht der Nutzer nachvollziehbar wünschenswerte ebenerdige Quermöglichkeit an dieser Stelle ist nicht vorgesehen. Verwaltungsseitig sind mehrfach Vorstöße unternommen worden hier einen ebenerdigen Bahnübergang durchzusetzen. Da jedoch an dieser Stelle zumindest rechtlich gesehen heute kein ebenerdiger Bahnübergang vorhanden ist, würde eine städtische Forderung nach einem ebenerdigen Bahnübergang aufgrund der unübersichtlichen Lage und der gefahrenen hohen Geschwindigkeiten einen gesicherten Bahnübergang erfordern, der zu 100% ohne Fördermittel von der Stadt zu finanzieren wäre (Kosten ca. 420.000€).

Aus diesen Kostengründen wird vorgeschlagen auf eine entsprechende Forderung zu verzichten.

Veränderung des Gotenweges

Im Bereich des Gotenweges muss die vorhandene eingleisige Strecke aus betrieblichen Gründen zweigleisig ausgebaut werden. Dies hat zur Folge, dass der bestehende Gotenweg in seiner Lage nicht erhalten bleiben kann. In Abstimmung mit der Verwaltung ist daher die Idee umgesetzt worden, den Gotenweg soweit wie möglich nach Norden zu verschieben und auf ein Maß von 5,50 m plus Seitenstreifen auszubauen. Im unmittelbaren Bereich der direkt angrenzenden Bebauung Bienroder Weg 1 ist dieser Seitenstreifen so nicht möglich.

Forderungen:

- Es soll geprüft werden, ob der Abstand zur Bahntrasse im Bereich des Gotenweges (Gebäude Bienroder Weg 1) möglicherweise durch Errichtung eines Zaunes zur Bahntrasse hin reduziert werden kann, um auf diese Weise die Fahrbahnbreite einschl. der Seitenstreifen optimieren zu können (Fahrbahnmindestbreite 4,75m auf kurzer Länge).
- Das Ziel muss ein durchgehender Seitenstreifen (einseitiger Gehweg) in einer Breite von mind. 1,50 m sein, da sonst die Fußgänger nur auf der Fahrbahn laufen können.

Querung des Straßenzuges Bienroder Weg/Bültenweg durch die RSB Trasse

Es ist verwaltungsintern diskutiert worden, ob es sinnvoll ist, die relativ aufwendige Planung und den kostenträchtigen Ausbau dieses Bahnüberganges unter der Rahmenbedingung des heutigen Bestandes dieses Straßenzuges umzusetzen. Da der Straßenzug auf ganzer Länge sicher mittel- bis langfristig einer grundlegenden Querschnittsneuordnung bedarf, erschien es der Verwaltung sinnvoll zu sein, im engeren Bereich der Einmündung des Gotenweges denkbare neue Querschnittsaufteilungen des Bienroder Weges/Bültenweges zu entwickeln. Entstanden sind insgesamt drei grundsätzlich vorstellbare Varianten, die als Anlage auch beigefügt sind.

Variante 1: Separate Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten, Erhalt der Baumsubstanz auf der Westseite.

Variante 2: Separate Geh- und Radwege auf der Westseite, Erhalt der Baumsubstanz auf der Westseite, neue Baumreihe auf der Ostseite (weiter nördlich stehen auch auf der Ostseite Bäume), Gemeinsamer Geh/Radweg auf der Ostseite

Variante 3: Separate Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten, Erhalt der Baumsubstanz auf der Westseite, neue Baumreihe auf der Ostseite (weiter nördlich stehen auch auf der Ostseite Bäume) unter Reduzierung der Breite des Grünstreifens auf der Westseite.

Den vorliegenden Plänen wurde die Variante 1 - Erhalt des Baumbestandes auf der westlichen Seite und Anlage eines ausreichend breiten Geh- und Radweges auf der östlichen Seite zugrunde gelegt. Grundsätzlich vorstellbar sind jedoch auch die beiden übrigen Varianten.

Die Überlegungen der Verwaltung gehen dahin, die RSB nach Auswahl eines Zielquerschnittes für den Bienroder Weg den Bahnübergang der RSB entsprechend herstellen zu lassen und dann entweder zeitlich dazu passend den Bienroder Weg als städtische Maßnahme auszubauen oder relativ schnell in den heutigen Bestand überzugehen. Die Maßnahme Ausbau des Bienroder Weges ist im städtischen Investitionsprogramm noch nicht vorgesehen.

Forderungen:

- Den Plänen ist die Planung des Bienroder Weges entsprechend der Variante 3 zugrunde zu legen.
- Die Ausbauplanung des Bahnübergangs Bienroder Weg muss sich dem beschlossenen Querschnitt des Bienroder Weges in diesem Bereich anpassen.

Haltepunkt Beethovenstraße

Im Bereich der Beethovenstraße soll ein Haltepunkt entstehen, der im Hinblick auf die Erschließung des Bereiches der Universität auch aus Sicht der Verwaltung richtig liegt. Bedingt durch die Tatsache, dass auch in diesem Bereich die vorhandene eingleisige Streckenführung zweigleisig ausgebaut werden muss, ergeben sich eine ganze Reihe von Veränderungen, die stellenweise auch mit der Notwendigkeit des Grunderwerbs von privaten Anliegern einhergehen. Die heute nördlich der Gleistrasse gelegene Abtstraße wird verlegt. Verkehrlich ändert sich an dem Bahnübergang nichts, eine Befahrung im Zuge der Beethovenstraße mit dem MIV ist nicht vorgesehen. Eine Querung der Gleise für alle Verkehrsarten zur Nutzung der Abtstraße ist auch in Zukunft möglich. Die vorgesehene Bahnübergangssicherung ist eine Halbschranke mit Lichtzeichenanlage.

Forderungen:

- Der Wetterschutz sollte auf jedem Bahnsteig in Fahrtrichtung gesehen im vorderen Bereich untergebracht werden.
- Der Haltepunkt liegt im Unigebiet und muss eine größere Anzahl von Fahrradständern erhalten. Diese müssten von Anfang an vorhanden sein.
- Der Wetterschutz und die Fahrradboxen sollten in die Lärmschutzanlage zum Baugebiet am Bülden integriert werden, die hier noch entstehen soll.

Haltepunkt Pepperstieg

Zwischen der Schuntersiedlung und Querum wird im Bereich des Pepperstieges ein Haltepunkt eingerichtet werden. In diesem Bereich ist die Bahnstrecke wie im Bestand eingleisig und wird auch nicht verändert. Der Haltepunkt wird als einseitiger Bahnsteig realisiert. Der Bahnübergang bleibt wie heute erhalten. (Fuß- und Radweg)

Forderungen:

- 10 Fahrradständer müssen auf jeden Fall von Anfang an angeordnet werden.
- Der Wetterschutz sollte im Hinblick auf den Betrieb sowohl in der einen als auch in der anderen Fahrtrichtung in der Mitte des Bahnsteiges untergebracht werden.
- Die Planung liegt im Überschwenmmungsgebiet und bedarf darüber hinaus der Genehmigung nach der gültigen LSG-Verordnung.

Bahnübergang Bussardweg

Die vorhandene Querung nördlich des Bussardweges (Umlaufsperrung) soll aufgegeben werden. Statt dessen wird ein technisch gesicherter Bahnübergang ohne Umlaufsperrung in Verlängerung des Bussardweges angelegt.

Haltepunkt Querum-Forststraße im Bereich des Steinriedendamms

In diesem Bereich muss die Gleisanlage zweigleisig ausgebaut werden. Infolge dessen werden zwei Außenbahnsteige erforderlich, die im Fall des Bahnsteiges Fahrtrichtung Norden fußläufig an die vorhandenen Nebenanlagen angeschlossen sind. Die fußläufige Anbindung des Bahnsteiges Fahrtrichtung Süden erfolgt über die Straße Kehrbeeke. Fahrradständer sind nur optional vorgesehen.

Hinweis: Die Verwaltung beabsichtigt für eine Verknüpfung des Flughafens mit der RSB unter Berücksichtigung des mittel- und langfristigen Buslinienkonzeptes der BSVAG im Bereich des Haltepunktes Kralenriede Forststraße Bushaltestellen zu planen. Zum genauen Standort sind zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine Details aussagen möglich.

Forderungen:

- Der Wetterschutz sollte jeweils in Fahrtrichtung im vorderen Bereich des Bahnübergangs angelegt werden.
- Es sind zu jeder Bahnsteigkante zugeordnet jeweils 5 Fahrradabstellmöglichkeiten einzuplanen.
- Die Erreichbarkeit des Bahnsteiges Fahrtrichtung Braunschweig-Innenstadt ist unzureichend, da eine Quermöglichkeit über den Steinriedendamm in Verlängerung dieses Bahnsteiges fehlt. Um fußläufig den Bahnsteig erreichen zu können, soll ein Fußgängerüberweg unmittelbar westlich der Gleisanlage mit Mittelinsel angelegt werden. Die notwendige Straßenverbreiterung soll zu Lasten der südlich des Steinriedendamms gelegenen Restfläche erfolgen. Die fußläufige Erschließung der Bahnsteigkante Richtung Braunschweig-Innenstadt soll dann in unmittelbarer Verlängerung des Fußgängerüberweges erfolgen.

Haltepunkt Kralenriede

Auch an dieser Stelle wird ein zweigleisiger Ausbau der Gleisanlage erforderlich und es werden jeweils zwei Außenbahnsteige gebaut. Die fußläufige Anbindung des Bahnsteiges Richtung Braunschweig-Innenstadt über einen bestehenden Fußweg und einen neu gebauten Fußweg ist sichergestellt. Die fußläufige Anbindung der östlich der Forststraße gelegenen Bereiche (Im Bastholz) ist über eine Querungshilfe im Bestand ebenfalls sichergestellt.

Forderungen:

- Der Wetterschutz Fahrtrichtung Braunschweig-Innenstadt sollte im vorderen Bereich des Bahnsteiges untergebracht werden.
- Es soll im Zuge der Forststraße etwa in der Mitte des Bahnsteigs Richtung Gifhorn zulasten der hier auf der Straße vorhandenen Sperrfläche eine weitere Querungshilfe in Verlängerung des Weges aus der Siedlung angelegt werden.

Haltepunkt Bienrode

Im Bereich des historisch vorhandenen Haltepunktes Bienrode soll der Haltepunkt der RSB angelegt werden. Die fußläufige Erschließung erfolgt über einen hier verlaufenden durchgehenden

Geh- und Radweg. Nach Inbetriebnahme der RSB ist am Haltepunkt eine Busverknüpfung in Form des Haltens des Busses am Fahrbahnrand unmittelbar jeweils vor dem Bahnübergang vorgesehen.

Forderungen:

- Die vorhandene Zuwegung mit ca. 1,50 m Breite ist sehr schmal. Sie sollte mind. bis in den Bereich des Zugangs auf den Bahnsteig auf ein Maß von 2,40 m verbreitert werden.
- Die Fahrradabstellanlagen sollen so weit in Richtung Gleis verschoben werden, dass die planerische Option einer Busverknüpfung in Form einer parallelen Bustrasse zum Gleis nicht verbaut wird.

Haltepunkt Wenden

Dieser Haltepunkt ist im Bereich des Bahnhofs Wenden-Bechtsbüttel vorgesehen. Die fußläufige Erschließung erfolgt zur Straße Wendebück. Es ist aufgrund des eingleisigen Ausbaus nur ein Außenbahnsteig auf der Westseite (zum Ort hin) vorgesehen. Die Verknüpfung mit dem Bus wird mittelfristig durch den Ausbau eines Haltestellenpaars mit Querungshilfen im Bereich östlich des Bahnübergangs erfolgen. Hier befinden sich bereits heute nicht ausgebaute Bushaltestellen.

Forderungen:

- Alle angedachten Abstellanlagen für Fahrräder sollten auf der unmittelbar nördlich der Straße Wendebück gelegenen Fläche untergebracht werden, da der Zugang hauptsächlich über diesen hier befindlichen Weg erfolgen wird.
- Mindestens 5 Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen müssen sofort realisiert werden.
- Die Zuwegung für diesen Haltepunkt zu den Bushaltestellen und zu den Fahrgästen, die aus den südlich der Straße Wendebück gelegenen Gebieten die RSB nutzen wollen, ist absolut unzureichend. Aus diesem Grund wird die Forderung erhoben, beidseits der Straße Wendebück neben den Schrankensicherungsanlagen für die Fahrbahn nördlich einen kombinierten Geh- und Radweg und südlich eines Gehweges mit Bahnübergangssicherung zu realisieren.

Allgemeine Forderungen:

- Es ist an allen Stellen im Detail zu überprüfen, ob durch geringfügige Veränderungen Baumbestand erhalten werden kann. Als Beispiele werden der HP Bienrode, der Gotenweg, der HP Beethovenstraße, der HP Rüningen (Gehweg), HP Kralenriede und Haltepunkt Forststraße benannt.
- Die geplante Ausstattungen (Wetterschutz, Beleuchtung, Beschilderung, Fahrradboxen) müssen an allen Standorten als stadtgestalterisch wirksame Elemente hinsichtlich des geplanten Designs rechtzeitig mit der Stadt Braunschweig abgestimmt werden.
- Alle Haltepunkte sollen aufgrund ihrer teilweise abgelegenen Lage hell beleuchtet werden.

4. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, dem Beschlussvorschlag zu folgen und auf diese Weise gegenüber dem ZGB als Projektträger zum einen die grundsätzliche Zustimmung zu den Planungen zu geben, zum anderen aber auch die städtischen Forderungen zu verdeutlichen und damit den Projektträger in die Lage zu versetzen, die Planungen zu modifizieren, die Kosten entsprechend zu ermitteln und zeitgerecht die weiteren Schritte auf dem Weg zur Realisierung der RSB zu gehen.

I. V.

gez.

Zwafelink

Anlagen